

Systém 702479900**Výhody oproti starému systému:**

- Alternátor/elektronické zapalování pro DKW KS/KM200**
- Nahrazuje původní alternátor, zvyšuje výkon na 12 V/180 W (na výslovné přání také 6 V/100 W) a bezkontaktní elektronické zapalování. Časování zapalování je statické, u moderních paliv je seřízení zbytečné. Hmotnost nového rotoru je 2 kg místo původních 4 kg. To snižuje zatížení ložisek a umožňuje velmi dobrou soustřednost. Na bloku motoru nejsou nutné žádné změny. Je však nutné mírně vyvrtat otvor pro výstup lanka v zadní části kotouče Lima. Systém je schopen provozu bez baterie.
- všechny díly jsou nové
 - větší světelný výkon
 - Stabilní zapalování se silnou jiskrou
 - světlo neubírá energii zapalování
 - lepší chování při startování
 - plynulejší chod motoru
 - žádné další opotřebení karbonem
 - sběrač a přerušovač
 - již žádné hraní si s nastavením zapalování



Návod k instalaci systému 702479900	25.7.2025
- Pokud umíte nainstalovat a seřadit originální zapalování a máte všeobecné mechanické dovednosti, můžete systém VAPE také nainstalovat. Pokud jste se tím nikdy předtím nezabývali, je lepší nechat systém nainstalovat někým, kdo se v tom vyzná.	
- Společnost VAPE nemůže kontrolovat dodržování těchto pokynů ani podmínek a způsobů instalace, provozu, používání a údržby tohoto systému. Nesprávná instalace může mít za následek poškození majetku nebo dokonce zranění osob. Nepřebíráme žádnou odpovědnost za jakékoli ztráty, škody nebo náklady vzniklé v důsledku nesprávné instalace, provozu, používání nebo údržby nebo s nimi jakkoli související. Vyhraujeme si právo provádět změny výrobku, technických údajů nebo návodu k instalaci a obsluze bez předchozího upozornění.	
DŮLEŽITÉ	
Před zahájením instalace si pečlivě přečtěte kompletní pokyny Nezapomeňte, že neautorizované úpravy, včetně pokusů o opravu dílů, mohou vést ke ztrátě záruky. To platí i pro řezání kabelů, které velmi často vede ke ztrátě zástrček chráněných proti přepólování a následně ke zkratům nebo přepólování, které ničí materiál. Postupujte podle pokynů uvedených na informační stránce systému. Ujistěte se, že uvedená konfigurace systému skutečně odpovídá požadavkům vašeho motoru. Nesprávné hodnoty zapalování mohou například poškodit motor a/nebo způsobit zranění při startování (zpětný ráz startéru). Při prvním spuštění motoru po instalaci je třeba dbát zvláštní opatrnosti. Pokud zjistíte nesprávné chování, zkontrolujte a změňte nastavení zapalování! Při instalaci velmi pečlivě kontrolujte, zda se rotor netře o cívkou statoru nebo jinde, což se může stát z různých důvodů a může vést k vážnému poškození.	
Zamýšlené použití - Jedná se o náhradní systém, nikoli o kopii původního materiálu. Díly systému proto budou vypadat jinak než originální díly a zejména zapalovací cívka a regulátor mohou mít jiné upevňovací body, které vyžadují provedení úprav. Tento systém je určen výhradně k náhradě původních systémů osvětlení/zapalování u historických a klasických motocyklů, jejichž vlastnosti motoru nebyly dodatečně ovlivněny konstrukčními změnami. Nejedná se o tuningový systém, nemění původní charakteristiku motoru a nedosahuje se výrazně vyššího výkonu motoru, ale zlepšuje se technická způsobilost a bezpečnost vozidla lepším osvětlením, jasnějším blikáním, trvale silnou houkačkou a větší celkovou spolehlivostí ve srovnání se zastaralými původními systémy. Protože naše systémy výrazně nemění charakteristiku motoru, nezhoršuje se ani chování výfukových plynů a hlučnost. Ve většině případů by se chování výfuku mělo dokonce zlepšit, protože spalování je dokonalejší.	
 - VAPE garantuje homologované výrobky, které jsou označeny symbolem "E" v kroužku (konkrétně pro Českou republiku E8), což zajišťuje důslednou shodu vlastností výrobku s příslušnými homologačními předpisy EHK (zejména ECE R10.05). Kontrolu provádí pravidelně příslušný orgán	
- Nabíjecí systém je vhodný pouze pro použití s dobíjecími 12V (6V systémy 6V) olovenými akumulátory s tekutým elektrolytem nebo uzavřenými olovenými akumulátory, AGM, gelovými. Není vhodný pro použití s nikl-kadmiovými, nikl-metal-hydridovými, lithium-iontovými nebo jinými typy dobíjecích nebo nedobíjecích akumulátorů.	
- Systém není vhodný pro použití v rámci sportovních akcí. Pokud se systém nepoužívá v souladu s jeho určením, záruka zaniká. Kromě toho je možné, že systém nebude poskytovat požadovaný výkon a my vám nebudeme moci pomoci s naší podporou, protože nejsme obeznámeni s danou situací. V nejhorším případě může nesprávné používání vést i ke zrušení povolení k provozu.	
- Při montáži dílů vždy začněte montáží dílů na straně motoru (adaptér, stator, rotor), abyste se ujistili, že tento materiál skutečně pasuje, a teprve poté namontujte díly, které mají být namontovány mimo motor. Bohužel se většinou stává, že montáž regulátoru, zapalovací cívky nebo řídicí jednotky je prvním krokem a tyto díly jsou v průběhu montáže velmi často upravovány (aniž by byly sladěny!), což nám znemožňuje jejich pozdější odprodej. Výměna osvětlovacích/zapalovacích systémů starých motocyklů bohužel není jako nákup v supermarketovém exshopu, ale vzhledem k rozmanitosti typů a možným změnám materiálu od doby jejich výroby před mnoha lety se vždy jedná o složitou záležitost, která bohužel může zahrnovat i chyby	

- Naše systémy **NEJSOU testovány pro použití s jinými elektronickými součástmi (jako jsou zapalování jiných výrobců, satelitní navigace, mobilní telefony, LED světla atd.)** a za určitých okolností mohou způsobit poškození těchto součástí. Jakékoli stávající otáčkoměry nejsou systémem podporovány. Nabízíme však řešení s otáčkoměrem. Jakékoli jističe nebo ovládání výfukových plynů ovládané zapalováním rovněž nejsou podporovány. Je také možné, že vaše původní zapalování mělo zařízení pro omezení rychlosti z právních důvodů. Nový systém takové zařízení nemá. Měli byste si proto předem ověřit právní situaci.

- Pokud nemáte odborné znalosti potřebné pro instalaci, nechte instalaci provést odborníkem nebo v příslušném specializovaném servisu. Nesprávná instalace může poškodit nový systém i motocykl nebo dokonce způsobit zranění jezdce.

- Před objednáním systému zkontrolujte, zda je námi doporučený **stahovák rotoru** součástí dodávky. Pokud ne, je nejlepší jej objednat současně! Poškození rotoru způsobené použitím jiného nářadí a pomůcek vede ke ztrátě záruky!

- Rotor je velmi citlivý na nárazy (např. i při přepravě). Před instalací vždy zkontrolujte, zda rotor není poškozen. Pokud se jedná o rotor, ve kterém nejsou magnety zalisovány, zkontrolujte těsné uchycení magnetů tak, že je zkusíte prsty zatlačit do stran. Po nárazu se mohly některé vlepené magnety uvolnit a drží na místě pouze svou magnetickou silou. To by mohlo způsobit vážné poškození systému během provozu. Současně zkontrolujte magnety rotoru, zda na nich nejsou cizí předměty (např. šrouby nebo jiné kovové předměty).

- **Pokud máte přístup k internetu, je lepší si tuto dokumentaci prohlédnout online.** Většinu obrázků si můžete zvětšit kliknutím na ně a získat další a případně aktuálnější informace. Seznam systémů na adrese: <http://www.powerdynamo.biz>

Tyto díly byste měli obdržet:



- Rotor / upevňovací matice
- Předmontovaná jednotka statoru
- Regulátor/usměrňovač
- Zapalovací cívka / zapalovací kabel
- vypínací relé
- Drobné díly



- K demontáži nového rotoru budete potřebovat stahovák M27x1,25 (obj. č.: 99 99 799 00 - **není součástí dodávky!**).

- **POZOR:** při použití drápkového stahováku se magnety v rotoru uvolní!

- Nyní odpojte všechny kabely od starého alternátoru, regulátoru a zapalovací cívky a tyto části vyjměte. Vyjměte kolík na klikovém hřídeli, který byl zasunut do drážky starého rotoru limuzíny. Nebojte se, nemá žádnou přidržovací funkci, měl by vést pouze k seřízení zapalování. Pokud kolík zapomenete vyjmout, rotor později na hřídel nepůjde nasadit a budete muset znovu demontovat stator, abyste se k kolíku dostali. Vyjměte starý stator ze zadní krycí desky.

- Deska je jedinou součástí starého systému, která je stále vyžadována. Doporučujeme vyvrtat otvor pro vyvedení kabelu na 13 mm ve výšce svorkovnice a vložit námi dodávanou kabelovou průchodku. Tím zajistíte čistý a bezpečný kabelový vývod. V případě potřeby to lze provést i bez vrtání, ale pak nelze nasadit žádnou průchodku a je třeba počítat s odřením.



- Kabel nového statoru ved'te zepředu otvorem pro vývod kabelu a protáhněte jej, dokud se nová deska statoru nepřiblíží k původní základní desce, jak je znázorněno na obrázku. Černé cívky statoru směřují ve směru vývodu kabelu.



- Celou ji otočte a zezadu vložte jeden ze 3 šroubů se zápusťnou hlavou M5x35, abyste novou jednotku statoru připevnili. V tomto okamžiku se ujistěte, že kabel prochází čistě výřezem uprostřed adaptérové desky a není přiskřípnutý.



- Nyní přitlačte novou statorovou desku na zadní základní desku tak, aby zapadla do středění a nebyla nakloněná (důležité!), a celek sešroubujte. Nasad'te předem smontovanou základní desku na motor a celou věc upněte k motoru jako původně (dávejte pozor na zajišťovací kolík!).

- Vyjměte zapalovací svíčku a posuňte píst do polohy pro časování zapalování. Podle příručky KS/KM by to mělo být 4,5 mm před TDC. Po dokončení montáže je nejlepší zkontrolovat zapalování stroboskopem.



- Podívejte se na nový rotor a stator. Na vnějším obvodu každé z nich najdete malou bodovou (vyvrtanou) značku zapalování.

- Nyní nasadíte rotor na klikový hřídel (s klikovým hřídelem stále v místě zapalování) tak, aby bodová značka na obvodu byla přesně na značce na adaptérové desce. Je velmi důležité, abyste nezměnili polohu klikového hřídele (která je v okamžiku zapalování). Pokud se změní, postup opakujte.

- Pevně přitlačte rotor na hřídel a přišroubujte jej pomocí dodané trubkové matice M16.



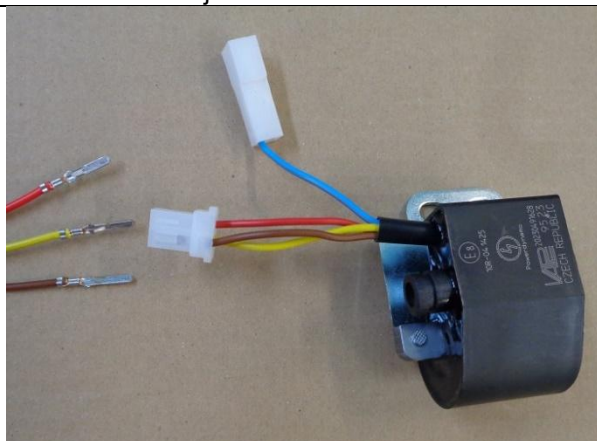
- Tím je práce na motoru dokončena. Našroubujte zpět zapalovací svíčku.

- Připevněte nový elektronický usměrňovač/regulátor a novou zapalovací cívku na vhodné místo. Předtím zašroubujte vysokonapěťový kabel do zapalovací cívky. Položte nový kabel alternátoru na rám pomocí přiložených plastových pásek tak, aby končil všemi kabely na úrovni regulátoru/zapalovací cívky. Dbejte na to, aby se nic nemohlo odřít.

Připojte kabely podle příslušného schématu zapojení!

- Pro náš stejnosměrný (standardní) regulátor (952269906) použijte schéma zapojení **73ir12**:
 - Pokud je stejnosměrný regulátor dodáván s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také schéma zapojení **R_102**:

- Pro snazší průchodnost kabelu úzkými otvory, resp. aby to bylo vůbec možné, není zástrčka kabelu vedoucího k nové zapalovací cívce od nového alternátoru dosud zasunuta do kontaktních ok na konci kabelu. Zástrčku byste měli připojit až poté, co je kabel konečně veden otvorem v motoru. Za tímto účelem je třeba ...



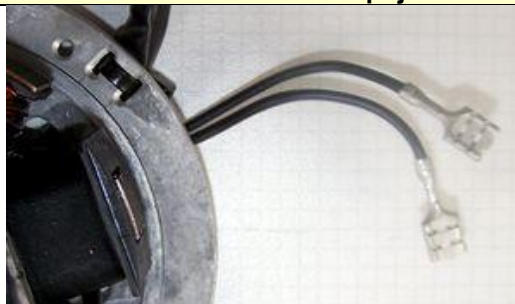
... Vezměte zásuvku zapalovací cívky s kabely červené, hnědé a žluté barvy.

- Na tento konektor nasadíte dodanou volnou čtyřkolíkovou objímku a do konektoru zasuňte volné kabely alternátoru (červený, hnědý a bílý) s kontaktními očky vzadu. Dbejte na to, aby konektorová oka zapadla do pouzdra konektoru. Dbejte přísně na správnou polohu těchto kabelů v konektoru:

- žlutý ke žlutému
- červený k červenému
- hnědý k hnědému

- Pokud chcete (nebo potřebujete) kabely vyjmout z pouzdra konektoru, je nejlepší použít ohnutou kancelářskou sponku a stisknout výstupky kontaktních ok do strany, aby bylo možné konektory uvolnit.

Připojení alternátoru k napájení osvětlení:



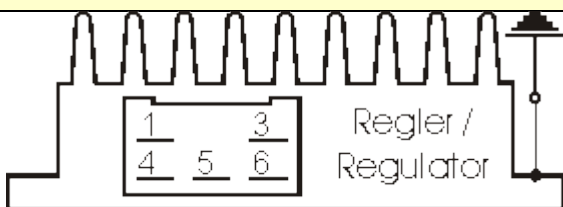
- Dva černé kabely vycházející z alternátoru přivádějí napětí pro světla, klakson, blinkry atd. Stejně jako regulátor nemají nic společného se zapalováním.

- Toto napětí je třeba pro většinu aplikací ještě stabilizovat (regulovat) a usměrnit, protože se původně jedná o střídavý proud.

- K tomuto účelu jsou k dispozici dvě různé varianty regulátorů:

Pozor: Jakákoli **záměna plusu a mínusu** vede k **okamžitému zničení regulátoru, na které se nevztahuje záruka!** (Zničení lze jasně rozpoznat podle zápachu spáleniny!). Upozorňujeme, že na trhu jsou baterie, u kterých je plus tam, kde bylo minus!

Varianta regulátoru 1: se stejnosměrným (standardním) regulátorem (95 22 699 06) použijte schéma zapojení **73ir12**:



- Nový regulátor/usměrňovač má kompaktní zástrčku se 6 možnostmi připojení, z nichž jedna je volná. S regulátorem je dodáván odpovídající protikus, do kterého se zasunou následující kabely a který se musí zacvaknout.

- Dva černé kabely nového alternátoru se připojí k regulátoru, který je vybaven ...

... se připojují ke svorkám 1/4 nového usměrňovače (černé kabely pak odtud vedou také do regulátoru). Nezáleží na tom, který kabel jde na kterou ze dvou svorek (1/4), protože se sem přivádí střídavý proud.

- Nový hnědý kabel s očkem na jedné straně ...

... připojí svorku 3 regulátoru/usměrňovače (odtud vede do regulátoru také hnědý kabel) k zápornému pólu baterie nebo k pevnému uzemnění. Dávejte pozor, aby nedošlo k přepólování!

Nový červený kabel s kroužkovou svorkou na jedné straně ...

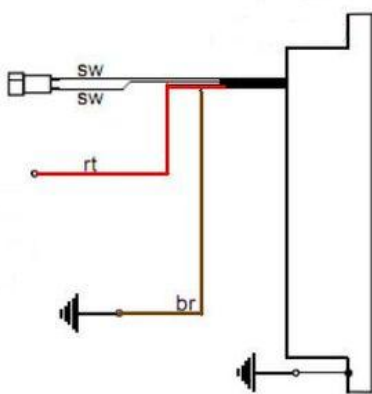
... spojuje svorku 5 regulátoru/usměrňovače (odtud jde do regulátoru také červený kabel) s kladným pólem baterie nebo se svorkou pojistkové skříňky, do které vedl napájecí kabel starého alternátoru (u německých motocyklů: svorka 51).

- Ujistěte se, že je mezi baterií a elektrickým systémem vozidla použita **pojistka 15 A**. Pokud je na spínači zapalování stará, silnější pojistka (kvůli původnímu 6voltovému systému), vyměňte ji.

- Připojte zelený/červený kabel nového regulátoru ke svorce 6 ...

... slouží k připojení řízení nabíjení. Zde se připojuje kontrolní světlo (pokud je přítomno). To samozřejmě funguje pouze v případě, že je přítomna baterie. Pokud je kontrolní světlo přesto připojeno bez akumulátoru, bude při chodu motoru svítit polotmě, přestože je generován proud. Stručně řečeno, bez akumulátoru zůstává připojení nezapojené. Totéž platí, pokud není k dispozici žádné světlo.

Varianta regulátoru 2: se stejnosměrným regulátorem s vestavěným vyhlazovacím kondenzátorem (730079950), použijte také **schéma zapojení R_102:**



- oba černé kabely jsou připojeny k černým kabelům vycházejícím z alternátoru.
- červený kabel je stejnosměrný 12V výstup
- hnědý kabel je záporný a je vnitřně připojen ke skříni regulátoru.

- Zbývá modrobílý kabel zapalovací cívky
- vypínací kabel.

**- Pokud je připojen k zemi,
zapalování se vypne!**

- Poznámka:

V případě poruchy zapalování odpojte nejprve tento kabel (vytáhněte zástrčku). Jízda pak obvykle pokračuje

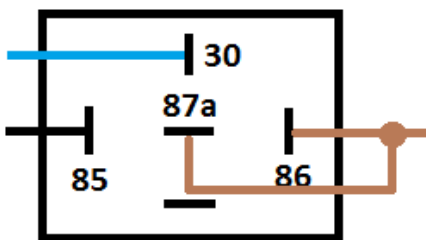
- Vypínání pomocí přídavného vypínače:

Relé není namontováno. Modrý/(bílý) kabel zapalovací cívky je připojen k vypínači, který spíná na zem (např. tlačítko, které se připevňuje na řídítka). Další informace naleznete v informacích o vypnutí. Alternativně můžete použít zámek zapalování, který vypíná na zem.

- Varianta baterie:

Hnědý kabel relé připojte k zemi pomocí kroužkové svorky. Delší černý kabel relé připojte ke svorce hlavního vypínače (spínač zapalování; u německých motocyklů: svorka 15 nebo 54), která je v poloze "zapnuto" pod napětím. Připojte modrý vodič (vycházející ze svorky 30 relé) k modrému/(bílému) vodiči zapalovací cívky. V případě výpadku akumulátoru je třeba tento kabel za jízdy odpojit, aby bylo možné pokračovat v jízdě. (Pak však nelze motor vypnout!).

- Přiřazení relé
(pokud je použita tato možnost):



- Hnědý kabel s kroužkovou svorkou ze svorek 87a a 86 je připojen k zemi.

- Černá svorka ze svorky 85 vede na svorku 15 zámku zapalování (svorka pod napětím, když je zapnutá).

- Kabel vysokého napětí (kabel zapalování) ...

Nepoužívejte prosím "superkabely Nology" ("horký vodič"). Ty způsobují poruchy v systémech VAPE a mohou poškodit elektroniku.

... zašroubujte do zapalovací cívky a nasadte na ni gumovou krytku. To je samozřejmě jednodušší, pokud to provedete před montáží cívky do vozidla. Použijte také dodaný kabel zapalování, a ne starý, nedefinovaný kabel.

- Prokážete si službu, pokud v tomto okamžiku namontujete na motocykl nové zapalovací svíčky a nové konektory zapalovacích svíček (nejlépe 1-2, ale ne více než 5 kiloohmů). Více než dost závad lze vysledovat na "zdánlivě dobrých" kabelech, zapalovacích svíčkách a svíčkách (včetně zcela nových)!

- Nepoužívejte zapalovací svíčky s vnitřním odporem potlačujícím rušení **společně** s potlačenými konektory zapalovacích svíček (výsledkem je dvojnásobný odpor). Vždy používejte pouze jednu metodu potlačení rušení.

- Nakonec - **před instalací baterie a před prvním spuštěním** - věnujte čas kontrole všech upevňovacích prvků a kabeláže. Nezapomeňte vyměnit všechny žárovky z 6 na 12 V. Nezapomeňte také, že nyní budete potřebovat 12V baterii. Klakson může zůstat na 6 V.

- Pokud systém nefunguje ihned, podívejte se na naši stránku s řešením problémů. Prvním krokem je odpojení modrého kabelu mezi relé a zapalovací cívkou (stáhněte kontakt), většina závad se skrývá v oblasti vypínání.

- **DŮLEŽITÉ:** Upozorňujeme, že při případné (dřívější) **regeneraci klikového hřídele** byly jeho čepy alternátoru přetěsněny, a tím zkráceny. Tím došlo ke snížení rotoru a může dojít ke kontaktu mezi rotorem (nýty jsou nejnižším bodem) a statorovou cívkou. Výsledkem je zničený stator, a tedy porucha zapalování.

Důležité bezpečnostní a provozní pokyny - MUSÍ být přečteny a dodržovány v plném rozsahu!

- Dodržujte bezpečnostní pokyny a požadavky stanovené výrobcem vozidla a obchodem s motorovými vozidly. Montáž vyžaduje odborné znalosti. Značky zapalování na materiálu slouží pouze k orientaci při instalaci. Po instalaci zkontrolujte vhodnými metodami (stroboskopem) správnost nastavení, aby nedošlo k poškození motoru nebo ohrožení vašeho zdraví. Za instalaci a správné nastavení jste zodpovědní pouze vy sami.

- **Pozor** Zapalovací systémy generují vysoké napětí, ohrožení života! U našich zapalovacích cívek až 40 000 voltů! Při neopatrném zacházení může způsobit nejen silnou bolest, ale může poškodit zejména srdce! Osoby s kardiostimulátorem by neměly provádět žádné práce na zapalovacích systémech. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost od elektrody a otevřených vysokonapěťových kabelů a při testování pevně přitlačte konektor zapalovací svíčky izolačním předmětem k zemi, abyste napětí bezpečně vybili.

Nikdy neodpojujte konektor zapalovací svíčky pro synchronizaci karburátoru! Nikdy neodpojujte ani se nedotýkejte kabelu zapalování za chodu motoru nebo při otáčkách klikového hřídele. Vozidlo myjte pouze tehdy, když motor neběží.

- Pokud byl váš zapalovací kabel VAPE dodán s připojenými gumovými zapalovacími svíčkami (*které nemají vestavěný odpor pro potlačení rušení*), použijte svíčky s vestavěným odporem (*abyste vyhověli místním zákonům týkajícím se požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu*). Nebo vyměňte kabel(y) za normální a použijte stíněné konektory svíček (*v žádném případě byste neměli používat potlačené svíčky A zároveň potlačené konektory svíček. Vedlo by to k poruchám, zejména k obtížnému startování motoru*). Celkový odpor kombinace zástrčka/zástrčkový konektor by neměl překročit 5 kOhm.

- Nezapomeňte, že konektory zapalovacích svíček stárnou a zvyšují svůj odpor. Pokud motor startuje pouze za studena, je téměř jistě příčinou vadný konektor zapalovací svíčky nebo vadná zapalovací svíčka. Nepoužívejte žádné tzv. kabely pro posílení zapalování (např. Nology).

- Po instalaci nezapomeňte zkontrolovat, zda jsou všechny upevňovací šrouby pevně dotaženy. Pokud se uvolní, dojde k jejich zničení. Šrouby dotahujeme volně pouze při předběžné montáži!

- Než začnete vše měřit a zkoušet, nechte nově instalovaný systém nejprve zahořet. Vezměte prosím na vědomí také náš návod, jak zkontrolovat existenci jisker. Všechny naše díly jsou před dodáním testovány. Stejně na nich těžko něco změříte. V každém případě se zdržte měření elektronických dílů (včetně zapalovací cívky s výjimkou jejího vysokonapěťového výstupu). Riskujete, že je zničíte a stejně ne získáte použitelné výsledky!

Nezapomeňte, že karburátor, sací gumy a především zapalovací svíčky a svíčky (bohužel i zcela nové) mohou být často příčinou toho, že motor hned nenaběhne (zpravidla se po montáži klimatizace musí změnit i její nastavení). Pokud systém nenaběhne hned, zkontrolujte zejména uzemnění, zejména mezi uzemněním podvozku a blokem motoru.

Než díly znovu vyjmete a pošlete nám je k otestování, podívejte se do naší znalostní databáze, zda již neexistuje odpověď na váš problém. Pokud ne, použijte náš systém servisních lístků a požádejte o konkrétní pomoc.

- Pokud máte systém s dvojitou zapalovací cívkou, věnujte pozornost některým zvláštnostem této cívky. Zapalování funguje správně pouze v případě, že jsou k cívce připojeny obě svíčky. To znamená, že pro testování nemůžete odpojit ani jednu zapalovací svíčku. Je to proto, že každý výstup odebírá zem ze zapalovací svíčky druhé. Pokud chcete testovat opravdu jen jednu stranu, musí být druhý výstup cívky připojen k zemi.

- Jiskra z klasických přerušovacích systémů má při napětí kolem 10 000 V pouze nízkou energii, a proto vypadá žlutě a silně. Jiskra z našich systémů má vysokou energii až 40 000 voltů, a proto je velmi ostře ohraničená a modrá, což ji činí méně viditelnou. Kromě toho se jiskra vytváří pouze při rychlosti rozběhu. Pouhým ručním stisknutím páky kickstarteru jiskra nevzniká.

- Většina našich systémů je generátorem zapalovacího a osvětlovacího proudu v jednom. To poznáte podle přítomnosti regulátoru. Na regulátoru se kromě napětí, které vydává, nedá téměř nic změřit. Pokud nedostáváte žádný proud, zkontrolujte uzemnění a zejména vedení od regulátoru ke spínači zapalování. Tento důležitý spoj bývá při instalaci často přerušen a přehlédnut! Většina systémů PD má stejnosměrné regulátory/usměrňovače. Existují však také regulátory střídavého proudu, u kterých je třeba dodržovat zvláštní vlastnosti.

- Nikdy nesvářejte vozidlo elektricky, aniž byste předtím zcela odpojili všechny elektronické části obsahující polovodiče (regulátor, zapalovací cívku a řídicí jednotku). Stator a rotor není nutné demontovat; pájejte pouze pájecím zařízením, které je provozováno přes předřadné transformátory, nebo před pájením odpojte síťovou zástrčku páječky, aby nedošlo k poškození dílů přepětím. Nikdy nepoužívejte měděnou pastu na konektory nebo zapalovací svíčky.

- Elektronika je citlivá na přepólování. Po zásahu do systému vždy zkontrolujte správné připojení baterie a správné zapojení. Opačná polarita a zkrat okamžitě zničí regulátor a zapalovací cívku! Zásadně platí, že zapojení je vždy barevné na barvu. Výjimky jsou výslovně uvedeny v návodu. Na poškození způsobené obrácenou polaritou se nevztahuje záruka.

- Při instalaci rotoru dbejte na to, abyste nepoškodili magnety. Vyvarujte se přímého mechanického nárazu na rotor. **Při přepravě zařízení Lima nikdy nevkláděte stator do rotoru; dodržujte naše přepravní pokyny (obal).**

- Vnější stranu rotoru lehce naolejujte, jinak v agresivním prostředí rychle zrezne (což není škodlivé, ale vypadá to nevábně).

- K vyjmutí rotoru nikdy nepoužívejte drápkový stahovák ani kladivo. Mohlo by dojít k uvolnění magnetů. Vždy používejte šroubovací stahovák M27x1,25 (viz montážní návod).

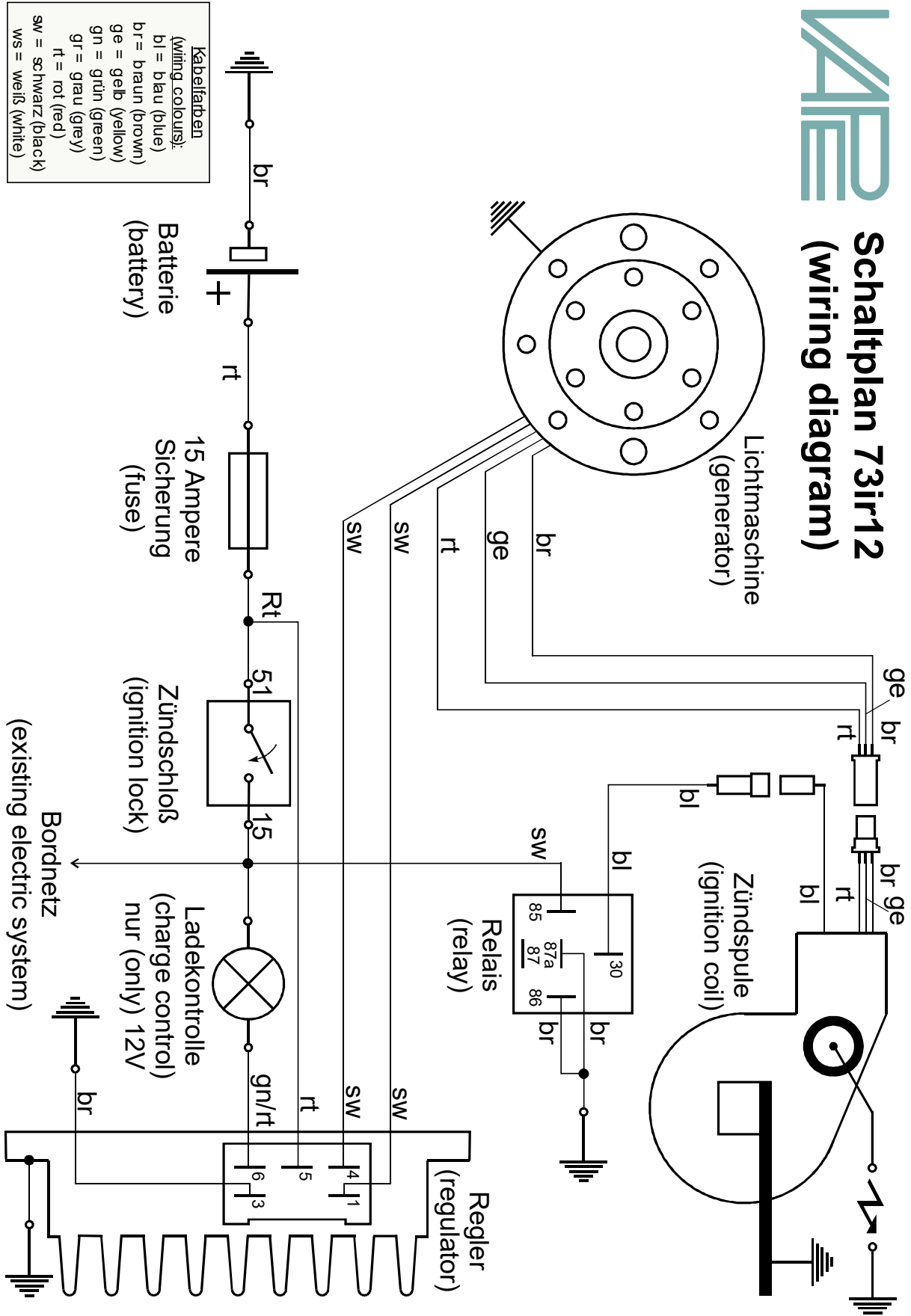
- Pokud vozidlo nebudete delší dobu používat, měli byste odpojit akumulátor (pokud je přítomen), abyste zabránili pomalému vybíjení přes usměrňovací diody. Nicméně i v případě odpojení akumulátoru zaznamenáte jeho vybíjení až po delší době - to je normální.

- Postupujte podle těchto pokynů, ale zároveň se nenechte vyvést z míry. Naše systémy před vámi úspěšně nainstalovaly již tisíce zákazníků.

Hodně štěstí a příjemnou jízdu!



Schaltplan 73ir12 (wiring diagram)



NAE Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

